

COMUNICATO STAMPA N. 37/2017

RAPPORTO E BILANCIO SOCIALE 2016 DELL'ENAC: LO STATO DELL'AVIAZIONE CIVILE IN ITALIA E LE ATTIVITÀ SVOLTE DALL'ENTE

SICUREZZA, SVILUPPO DEL SETTORE, NUOVE TECNOLOGIE, TUTELA DEI PASSEGGERI, AMBIENTE, RUOLO DELL'ENTE NEL CONTESTO NAZIONALE E INTERNAZIONALE

Il Presidente dell'ENAC **Vito Riggio** e il Direttore Generale **Alessio Quaranta** hanno presentato oggi, 6 giugno 2017, il Rapporto e Bilancio Sociale 2016 sulle attività svolte dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile nell'anno di riferimento.

La presentazione è stata ospitata, come di consueto, dal Senato della Repubblica, sede di Palazzo Giustiniani, con l'apertura dei lavori affidata al Presidente del Senato **Pietro Grasso**, seguito dall'intervento del Presidente **Vito Riggio**, e con la presenza del Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti **Riccardo Nencini**. La relazione di sintesi è stata presentata dal Direttore Generale **Alessio Quaranta**, che ha tracciato anche i principali contenuti del volume "Aeroporti: le nuove infrastrutture - Gli investimenti per lo sviluppo degli scali italiani", pubblicazione che riepiloga e illustra, attraverso dati e gallerie fotografiche, gli investimenti sui principali scali nazionali dal 2000 con proiezioni sul futuro a medio e a lungo termine.

Per fare una panoramica più ampia sullo stato del settore dell'aviazione civile nazionale in relazione alla missione istituzionale dell'ENAC, sono stati ospitati i contributi di importanti rappresentanti del comparto: il Presidente di Assaeroporti **Fabrizio Palenzona**, il Commissario Straordinario di Alitalia **Stefano Paleari**, il Presidente di ENAV **Roberto Scaramella**.

Le conclusioni sono state affidate a **Altero Matteoli**, Presidente 8^a Commissione Lavori Pubblici, Comunicazioni del Senato della Repubblica.

Il Rapporto ENAC, pubblicato annualmente dall'Ente dal 2007 e tradotto anche in inglese, fornisce, in un'ottica di trasparenza nei confronti delle Istituzioni e dei cittadini, una sintesi sulle attività svolte dall'ENAC tracciando, al contempo, un quadro sul comparto dell'aviazione civile nazionale. Il Rapporto, infatti, analizza i vari aspetti che compongono il sistema, tra cui, la regolazione economica, gli investimenti aeroportuali, la sicurezza in entrambe le accezioni di *safety* e di *security*, la tutela ambientale, i diritti dei passeggeri, i mezzi a pilotaggio remoto (droni), le attività internazionali svolte dall'ENAC in rappresentanza dell'Italia, la regolazione dello spazio aereo.

Tra i numerosi temi trattati dalla pubblicazione, alla quale si rimanda per approfondimenti, si evidenziano alcuni aspetti di particolare rilievo per l'aviazione civile del nostro Paese nel corso del 2016.

➤ TENDENZA DI CRESCITA DEL TRAFFICO AEREO IN LINEA CON L'EUROPA

Come per l'anno precedente, positivo il trend di crescita del traffico aereo che nel corso del 2016 ha ulteriormente consolidato la ripresa del settore: sono stati **164.368.109** i passeggeri transitati negli aeroporti nazionali con un **aumento del 4,8%** rispetto al 2015.

➤ CONSOLIDAMENTO DELLA SICUREZZA

Sul piano nazionale il trasporto commerciale ha mantenuto gli alti livelli di sicurezza conseguiti negli ultimi anni, in coerenza con gli obiettivi posti dalla regolamentazione comunitaria. I temi

relativi alla sicurezza continuano a rimanere prioritari in ogni singola attività dell'ENAC e a orientarne tutte le azioni.

Sul piano internazionale nel 2016 sono stati operati 40,8 milioni di voli e trasportati più di 3,7 miliardi di passeggeri con un incremento di circa il 6% rispetto all'anno precedente.

Nel trasporto commerciale si sono registrati 65 incidenti di cui 10 fatali, per un totale di 268 vittime, con un rateo di 0,15 incidenti fatali per ogni milione di voli. Solo 4 di questi incidenti mortali riguarda voli con passeggeri, mentre gli altri 6 hanno coinvolto voli cargo.

La statistica conferma, pertanto, il raggiungimento di una reale stabilizzazione dei livelli di sicurezza e che, per ottenere ulteriori incrementi saranno necessari sforzi aggiuntivi nonché l'introduzione di miglioramenti tecnologici che consentano un ulteriore step evolutivo in tale direzione.

➤ EVOLUZIONE DEL TRASPORTO: I MEZZI A PILOTAGGIO REMOTO E I VOLI SUBORBITALI

Continua l'impegno istituzionale e regolatorio dell'Ente nel campo dei mezzi a pilotaggio remoto, settore ormai strategico per l'intera comunità aeronautica. Nel corso del 2016 l'attività in questo campo ha portato a:

- valutazione di **2.989 dichiarazioni di Operatori SAPR** (Sistemi Aeromobili a Pilotaggio Remoto) per operazioni specializzate non critiche;
- emissione di **504 autorizzazioni** per operazioni **specializzate critiche**;
- emissione di **2 Permessi di Volo per SAPR di massa operativa maggiore di 25 kg**;
- consulenze nel settore, tra cui quelle a sostegno delle operazioni della Polizia di Stato e dell'Arma dei Carabinieri.

L'anno è stato caratterizzato dall'applicazione della nuova edizione del Regolamento Mezzi Aerei a Pilotaggio Remoto basato sull'impostazione di un approccio proporzionato rispetto al rischio (dal minore al maggiormente critico) di ogni operazione e sul concetto che l'operatore del mezzo è responsabile del suo uso, con il contributo fondamentale dei piloti per la conduzione in sicurezza delle operazioni.

Sono, inoltre, continuate le attività svolte sull'aeroporto di Taranto Grottaglie, individuato, a livello nazionale ed europeo, quale piattaforma logistica integrata ideale, in ragione della collocazione geografica e della flessibilità operativa, per lo sviluppo e la ricerca nel settore aeronautico civile, da utilizzare, in particolare, come luogo idoneo per i *Test Range* dell'aviazione e, non ultimo, come corridoio di volo per sperimentazioni aeronautiche con velivoli a pilotaggio remoto. Sono in corso presso questo scalo iniziative di sperimentazione da parte di alcune aziende nazionali su APR di grandi dimensioni, come riportato nel Rapporto.

Inoltre, per quanto riguarda i voli suborbitali l'ENAC ha elaborato e pubblicato una prima *Regulatory policy* con cui vengono definiti i criteri di sicurezza da assicurare nei vari ambiti nei quali si articola il complesso settore del trasporto commerciale suborbitale, consentendo da un lato all'industria di settore primi e importanti elementi di approfondimento e dall'altro al sistema nazionale la possibilità di assumere un ruolo primario in questo promettente mercato.

➤ IL RUOLO ENAC NELLE ATTIVITÀ INTERNAZIONALI

Nel corso del 2016 ha avuto una rilevanza particolare la 39^a Assemblea Generale ICAO, che si è svolta a Montreal (settembre-ottobre 2016), in cui l'Italia è stata rappresentata da una delegazione guidata dal Direttore Generale dell'ENAC. L'Assemblea ha visto una serie di risultati favorevoli per il ruolo internazionale del nostro Paese che è stato eletto nel Consiglio dell'ICAO, tra le nazioni leader dell'aviazione civile mondiale, con 166 voti su 170 votanti, seconda con un solo voto di distacco dal Brasile e prima tra le nazioni europee. Inoltre, l'alta considerazione goduta dall'Italia presso tutti i Paesi membri dell'ICAO è stata attestata da due importanti riconoscimenti: l'assegnazione di un premio da parte del Presidente del Consiglio ICAO per i livelli di sicurezza (*safety*) raggiunti dal nostro Paese negli ultimi anni e l'elezione, per la prima volta dalla costituzione dell'ICAO, di un italiano - il Direttore Generale dell'ENAC - come Presidente della Commissione Legale dell'Assemblea Generale ICAO.

Il Rapporto e Bilancio Sociale 2016 è composto da quattro INTERVENTI a cura dei vertici dell'ENAC e del Segretario Generale dell'ICAO (*International Civil Aviation Organization*) sui seguenti temi:

Vito Riggio Presidente ENAC “*Politiche di sistema per lo sviluppo del trasporto aereo*” (estratto a seguire);

Alessio Quaranta Direttore Generale ENAC “*Analisi dei dati di traffico 2016*” (estratto a seguire);

Alessandro Cardì Vice Direttore Generale ENAC “*Sicurezza aerea 2016: confermati i trend positivi sui livelli di sicurezza*”;

Fang Liu Segretario Generale dell’ICAO “*ICAO: sfide e opportunità del settore aereo*”.

Il volume riporta quindi i principali dati di traffico e le 28 schede del Bilancio Sociale con il dettaglio delle attività svolte nelle 8 aree tematiche di riferimento: L’Istituzione, La Safety, La Security, Gli Aeroporti, La Regolazione economica, La Regolazione dello spazio aereo, L’Ambiente, L’Attività internazionale.

A breve, inoltre, il Rapporto e Bilancio Sociale 2016 verrà pubblicato integralmente, sia nella versione in italiana sia in inglese, sul portale dell’ENAC www.enac.gov.it.

Si rimanda, pertanto, a questa pubblicazione per l’analisi completa e ufficiale delle attività istituzionali dell’ENAC nel corso del 2016.

I lavori della presentazione del rapporto e Bilancio Sociale 2016 dell’ENAC sono stati trasmessi in diretta streaming sul canale YouTube del Senato.

ESTRATTO DELL’INTERVENTO DEL PRESIDENTE VITO RIGGIO

“Politiche di sistema per lo sviluppo del trasporto aereo”

Nel suo intervento inserito nel Rapporto, il Presidente Riggio ha analizzato la situazione attuale del trasporto aereo evidenziando da una parte l’aumento del traffico aereo negli ultimi anni, anche a fronte di una crisi economica globale, dall’altra le criticità sempre più evidenti del comparto nazionale dovute alle mutazioni che stanno intervenendo negli assetti industriali e nell’articolazione dell’offerta di servizi da parte degli operatori aerei.

“Se è vero che il modello di business introdotto dalle compagnie low cost ne ha determinato il successo in tutta Europa, è singolare come in Italia la percentuale di traffico operata da questi vettori è significativamente superiore a quella registrata in Europa, circa il 50% a fronte di una media del 32%. Altro aspetto che si mostra con sempre maggiore evidenza è la contrazione della quota di traffico servita da operatori nazionali che cedono ampie fasce di mercato a operatori europei ed extra-europei, che verosimilmente adottano modelli di business più efficienti. Tale tendenza mostra una chiara difficoltà degli operatori nazionali a operare in un regime competitivo e liberalizzato come il settore del trasporto aereo.

Atteso quanto sopra apparirebbe utile avviare un ampio approfondimento sulle cause e sulle condizioni che il Paese offre agli imprenditori del settore per comprendere se, e in che misura, possano essere necessari interventi a sostegno dello sviluppo o la definizione di politiche mirate a rendere economicamente sostenibili i costi industriali per gli operatori aerei.

Peraltro negli ultimi anni e in particolare nel 2016 si sono intensificate le migrazioni di operatori e aeromobili verso altri Paesi comunitari, ove apparentemente godono di maggiore attenzione e di migliori servizi, inclusi eventualmente quelli di certificazione e sorveglianza da parte delle Autorità dell’aviazione civile. Il fenomeno, che ormai va consolidandosi, deve essere oggetto di una profonda riflessione in quanto incide negativamente sulla capacità del sistema nazionale di generare sviluppo e creazione di lavoro di qualità sul territorio. Inoltre causa una perdita di competenze e di competitività che nel breve periodo può assumere dimensioni insostenibili per il Paese e per il sistema aviazione civile, incluso l’ENAC.

Sul versante delle infrastrutture va invece rilevato come nel 2016, a fronte della crescente domanda sia sulle rotte continentali sia su quelle intercontinentali, l’offerta di capacità da parte del sistema aeroportuale è stata certamente appropriata, soprattutto da parte dei grandi sistemi aeroportuali che hanno attuato importanti investimenti per adeguare la quantità e soprattutto la qualità dei servizi offerti. In tal senso ha assunto particolare valenza la gestione dei Contratti di Programma in deroga e l’impegno profuso dall’ENAC per garantire la coerenza dei piani di

sviluppo e di investimento con le previsioni del Piano Nazionale degli Aeroporti adottato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Da quanto sopra rappresentato appare non più procrastinabile intervenire per dare soluzione alle sofferenze che oggi affliggono l'ENAC, per consentire all'Ente di dare quelle risposte che il mercato richiede e che l'industria nazionale si aspetta a supporto di uno sviluppo economico possibile. È infatti sempre più evidente che la forte competizione internazionale che caratterizza un mercato globale, quale quello del trasporto aereo, necessita di una forte presenza del soggetto regolatore sia per garantire il rispetto delle regole che per fornire risposte rapide ed efficienti, oltre che efficaci, agli operatori nazionali per meglio sostenere le loro attività. Risposte non adeguate alla tempestività attesa dagli operatori, dovute alla scarsità di risorse disponibili o alla difficoltà di disporre di specifiche professionalità, hanno un diretto impatto sulla competitività degli stessi e comportano una maggiore difficoltà di affermarsi sui mercati.

Occorre quindi restituire all'Ente quelle prerogative di flessibilità nella gestione delle risorse, che peraltro non impattano sulla finanza pubblica, dall'acquisizione delle stesse al loro mantenimento, evitando peraltro i gravi effetti del mancato turn over che sta portando a un depauperamento delle professionalità più pregiate e una sostanziale difficoltà a formarne di nuove.

È necessario affrontare con decisione i temi legati alla competitività del sistema Paese, che oggi non può non includere la parte pubblica e quindi il soggetto regolatore, e rimuovere in tempi brevi le cause ostative allo sviluppo evitando al contempo la dissipazione del notevole credito di cui gode oggi l'Italia e l'ENAC e la marginalizzazione del Paese nel contesto internazionale.

Sarebbe infatti deleterio lasciare il ricco mercato nazionale nelle mani dei soggetti industriali di altri Paesi che operano in una logica di sistema più strutturato, peraltro in un mercato in costante crescita e che vede un raddoppio del traffico nei prossimi 20 anni.

ESTRATTO DELL'INTERVENTO DEL DIRETTORE GENERALE ALESSIO QUARANTA

"Analisi dei dati di traffico 2016"

Nell'intervento pubblicato sul Rapporto e Bilancio Sociale 2016, il Direttore Generale traccia un'analisi dell'andamento del settore attraverso i Dati di traffico e il confronto Italia – Europa, evidenziando soprattutto il consolidamento del trend di crescita, maggiore rispetto al resto d'Europa, anche a fronte della diffusa crisi economica e della minaccia terroristica.

"L'Italia ha chiuso il 2016 con tassi di crescita rispetto al 2015 pari al 4,8% in termini di passeggeri e addirittura del 6,1% in termini di cargo. Ciò evidenzia due elementi degni di nota. Il primo, fondamentale, è che, nonostante la perdurante fase di crisi economica che stiamo attraversando e nonostante il crescente timore per i continui attacchi terroristici che l'Europa sta subendo da un po' di tempo, il traffico aereo in Italia continua a crescere. Il secondo dato significativo è che il traffico aereo in Italia non solo aumenta, ma gli incrementi risultano in linea sia con le previsioni ICAO, sia con gli incrementi medi fatti registrare in Europa, che si sono attestati al 5,1% per il traffico passeggeri e al 4,1% per il settore cargo.

Nel 2016 sugli aeroporti italiani sono transitati complessivamente 164.368.109 passeggeri rispetto ai 156.965.253 del 2015 (+4,8%). I movimenti complessivi sono stati 1.332.388, segnando un incremento del 2,4% rispetto all'anno precedente. Dato, quest'ultimo, che conferma, altresì, un migliore utilizzo delle infrastrutture aeroportuali nonché una maggiore redditività e un efficientamento dei voli stessi in termini di riempimento medio degli aeromobili (load factor). I volumi di cargo (merce e posta) trasportati sono stati pari a 998.856 tonnellate, rispetto ai 941.107 del 2015. Questi ultimi hanno fatto registrare un aumento significativo, pari al 6,1%, superiore, come detto anche alla media europea, ferma al 4,1%. Dato anch'esso estremamente positivo per l'import/export in termini di contribuzione alla bilancia commerciale del Paese, e per le ricadute economiche, dirette, indirette e dell'indotto.

Con riferimento ai principali scali europei, secondo la graduatoria europea elaborata da ACI Europe l'unico aeroporto che ha fatto registrare una crescita significativa è stato lo scalo di Amsterdam Schiphol con (+9.2%), che potrebbe aver beneficiato anche della riduzione del traffico dell'hub di Istanbul-Ataturk (-2,1%), sceso in quinta posizione con 60 milioni di passeggeri. Roma Fiumicino (+3,3%) si è piazzato al 10° posto, dietro Monaco (+3,1%) e davanti a Mosca (+7,6%), mentre Francoforte (-0,4%) ha mantenuto la sua quarta posizione.

Da segnalare che il traffico di Fiumicino è caratterizzato da una predominante connotazione internazionale, pari al 70% del totale. Medesima considerazione può essere estesa anche a Venezia Tessera (86,3%), Milano Malpensa (86,1%), Bologna (75%) e Bergamo (72%), benché il primo posto in questa particolare graduatoria spetti proprio a Ciampino con ben il 95,5%.

Sotto il profilo dei collegamenti nazionali, la Catania - Fiumicino si conferma la tratta che catalizza il maggior numero di passeggeri con 1.038.945 passeggeri e la Fiumicino - Catania con 1.008.295, seguita dalla Palermo - Fiumicino con 798.736 e dalla Fiumicino - Palermo con 797.862. Al quinto posto si attesta la Milano Linate - Roma Fiumicino con 597.974 passeggeri.

Nella graduatoria totale del traffico complessivo, nazionale e internazionale, per compagnie aeree, il vettore irlandese Ryanair si è confermato, anche nel 2016, al primo posto con 32.615.348 passeggeri, facendo registrare un incremento del 9,8% rispetto al 2015. Segue Alitalia con 23.106.354 (+0,5%), terza Easyjet con 14.335.531 (-0,2%), quarta Vueling Airlines con 5.601.919 (+11,3%), quinta Deutsche Lufthansa con 4.287.095 (-1,1%).

Prendendo in esame il solo traffico nazionale, Alitalia si conferma, invece, con 12.778.924, al primo posto in questa graduatoria, seguita da Ryanair con 10.460.364 e Easyjet con 2.614.815.

Il 2016 evidenzia una ripartizione della quota di mercato di traffico aereo complessivo (nazionale e internazionale) sostanzialmente in equilibrio tra vettori tradizionali (50,5%) e vettori low cost (49,5%). Il dato più interessante è tuttavia rappresentato dalla crescita costante che ha caratterizzato il segmento low cost negli ultimi 10 anni. Basti pensare che la quota di traffico del settore low cost nel 2004 si attestava solo al 6,2% e nel 2005 al 17,9% e oggi ammonta a circa la metà del traffico complessivo (49,5%). Nel 2016 la crescita dei vettori low cost rispetto al 2015 è stata pari al +7% a fronte di una crescita dei vettori tradizionali del 2,5% a testimonianza, ancora una volta, del fenomeno di crescita inarrestabile che sta caratterizzando il "business model" delle low cost in alcuni Paesi europei, tra cui l'Italia."

Roma, 6 giugno 2017

*Per informazioni: Funzione Organizzativa Contatti con la Stampa
Tel. 06 44596204 - E mail ufficiostampa@enac.gov.it*